UNE NOUVELLE OFFRE DE TRANSPORT POUR DES MILLIERS DE FRANCILIENS

La nouvelle ligne de tramway entre Châtillon et Viroflay répond aux besoins quotidiens de déplacement des Franciliens. À la clé, une nouvelle offre de transport en commun fiable, rapide et écologique.

60 000
HABITANTS

90 000
EMPLOIS DESSERVIS

82 000
VOYAGEURS PAR JOUR

FACILITER LES DÉPLACEMENTS

Le tramway Châtillon <> Viroflay représente pour 150 000 Franciliens résidant ou travaillant à moins de 500 mètres d'une station, une alternative rapide, écologique, économique et confortable à l'utilisation de la voiture.

Le tramway circulera toutes les 4 minutes en heures de pointe et toutes les 7 minutes en heures creuses, de 5 h 30 à 0 h 30, en semaine toute l'année.

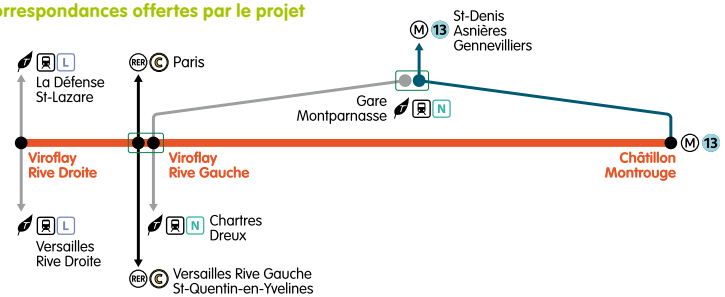
Le STIF, autorité organisatrice des transports en Île-de-France, a fait le choix d'un mode de transport en commun en site propre (TCSP), c'est-à-dire circulant sur une voie réservée, indépendante et prioritaire. Ce mode de transport garantit aux usagers une véritable fiabilité des temps de parcours.

RENFORCER LE MAILLAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN

Le tramway améliore la desserte locale des communes et permet de relier Paris, le quartier de La Défense, Versailles, Rambouillet ou Chartres via les correspondances avec le réseau de transport existant (ligne 13 du métro à Châtillon–Montrouge, RER C et lignes Transilien L et N à Viroflay–Rive Gauche et Viroflay–Rive Droite).

Dans toutes les communes traversées, le réseau d'autobus restructuré pour l'occasion, s'est adapté pour assurer des correspondances avec le tramway et faciliter l'intermodalité.

Les correspondances offertes par le projet



Parc d'activités Noveos du Plessis–Clamart

Centre culturel de L'Onde à Vélizy

RENDRE PLUS ACCESSIBLES DE GRANDS PÔLES RÉGIONAUX

La nouvelle liaison dessert des pôles régionaux d'activités et d'emplois importants, au premier rang desquels l'hôpital Béclère, les parcs d'activités Noveos du Plessis–Clamart, de Meudon-la-Forêt, de Vélizy-Villacoublay et le centre commercial régional Vélizy 2.

QUELQUES EXEMPLES DE TEMPS DE PARCOURS :

- **Hôpital Béclère de Clamart / Châtillon–Montrouge : 12 minutes**
- **Inovel Parc Nord / Meudon-la-Forêt : 5 minutes**
- **Mairie de Vélizy / Viroflay–Rive Droite : 10 minutes**
- **Centre de Châtillon / Dewoitine (IUT de Vélizy) : 20 minutes**
- **L'Onde (Vélizy) / Meudon-la-Forêt : 11 minutes**
- **Viroflay / Vélizy 2 (Vélizy) : 15 minutes**

bdc conseil-grafibus • photos : Philippe Cazaban et Gérard Rollando • édition novembre 2014

LES PRINCIPAUX ACTEURS DU PROJET

Financé par cinq acteurs, le projet de tramway réunit trois maîtres d'ouvrage : les Hauts-de-Seine, les Yvelines et la RATP.

TROIS MAÎTRES D'OUVRAGE EN CHARGE DU PROJET

Le STIF, autorité organisatrice des transports en Île-de-France, a désigné trois maîtres d'ouvrage pour ce projet : le Conseil général des Hauts-de-Seine, le Conseil général des Yvelines et la RATP.
Les Conseils généraux réalisent l'infrastructure du système de transport et les aménagements urbains, chacun sur leur territoire.
La RATP réalise le système de transport et le site de maintenance et de remisage.

En outre, le STIF a désigné la RATP pour assurer l'exploitation de la ligne.

Ces trois maîtres d'ouvrage sont coordonnés, sous le contrôle du STIF, par le Conseil général des Hauts-de-Seine, responsable de la cohérence technique, financière et de calendrier.

UN FINANCEMENT MULTIPARTITE

La réalisation du T6 est financée par 5 acteurs et conduite par 3 maîtres d'ouvrage :
le Conseil général des Hauts-de-Seine,
le Conseil général des Yvelines et la RATP.
Le matériel roulant et l'exploitation sont financés intégralement par le STIF.

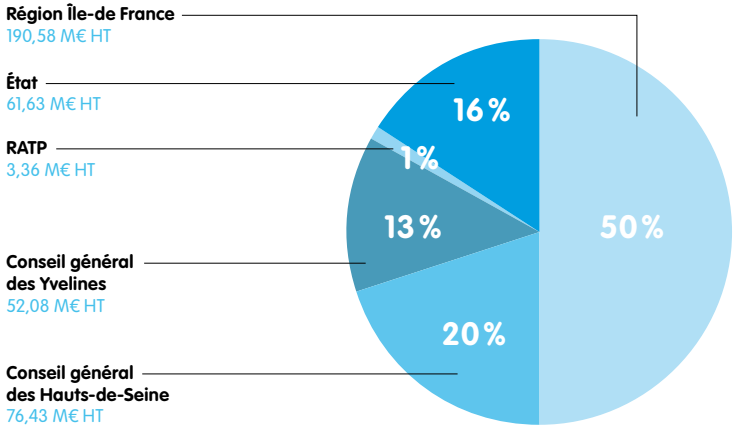
384 M€*
COÛT HORS TAXES DU PROJET

+

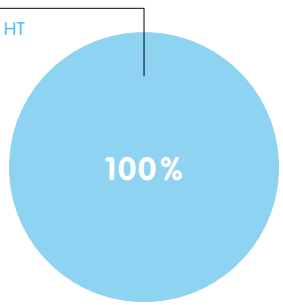
134 M€*
COÛT HORS TAXES DU MATÉRIEL ROULANT

*** conditions économiques de janvier 2006**

Le projet



Le matériel roulant



Le coût de l'exploitation du tramway est estimé à 15 millions d'euros / an.
Il est financé à 100 % par le STIF.

LES GRANDES ÉTAPES DE RÉALISATION

La mise en service de la ligne entre Robert Wagner et Châtillon–Montrouge en 2014 fut précédée d'étapes incontournables : procédures administratives, adaptation du projet en concertation avec les communes, travaux préparatoires et d'aménagement, essais…

2000 – 2009

Procédures administratives et études du projet

• 2000 : inscription du projet au Contrat de Plan État - Région 2000 - 2006
• 2001 : concertation préalable dans les communes concernées
• 2002 : approbation du schéma de principe par le STIF et lancement des études de l'avant-projet sommaire
• 2005 : enquête publique
• 2006 : déclaration d'utilité publique du projet, approbation de l'avant-projet par le STIF, signature de la première tranche de financement
• 2006 - 2010 : élaboration du projet en concertation avec les communes
• 2008 : signature de la deuxième tranche de financement
• 2009 : signature de la troisième et dernière tranche de financement
• 2009 : approbation du dossier préliminaire de sécurité (DPS) par le Préfet de région

2007 – 2013

Réalisation du tramway, travaux préparatoires aux essais

• 2007 : début des acquisitions foncières et des travaux préparatoires (déplacement des réseaux d'eau, d'assainissement, d'électricité, de gaz, de télécommunication…)
• 2010 : lancement des travaux d'aménagements urbains et de construction de la plate-forme pour la section de surface de Châtillon à Vélizy-Villacoublay, ainsi que des travaux de construction du site de maintenance et de remisage
• 2011 : lancement des travaux de construction de la partie souterraine à Viroflay
• 2013 : livraison de la première rame et début des essais

2014

Aménagement des stations, essais et mise en service

SECTION EN SURFACE
• janvier / mars 2014 : premiers travaux d'équipement des 19 stations en surface, démarrage des essais dynamiques de la ligne
• avril / octobre 2014 : formation des conducteurs, achèvement des travaux d'équipements des stations en surface
• novembre 2014 : marche à blanc
• 13 décembre 2014 : mise en service de la ligne T6 entre Robert Wagner et Châtillon–Montrouge

SECTION SOUTERRAINE
• 2014 : suite des travaux de gros œuvre à l'intérieur des stations et du tunnel, démarrage des travaux de second œuvre et d'équipement des stations

2015 – 2016

Aménagement des stations, essais et mise en service

SECTION SOUTERRAINE
• 2015 : achèvement des travaux de gros œuvre et finitions extérieures, achèvement des travaux de second œuvre et d'équipement des stations et du tunnel, travaux d'installation des systèmes du tramway
• 2016 : essais dynamiques, essais de sécurité incendie, formation des conducteurs, marche à blanc
• Printemps 2016 : mise en service de la ligne T6 entre Robert Wagner et Viroflay–Rive Droite

Formation des conducteurs sur la ligne et creusement du passage souterrain à Vélizy-Villacoublay

bdc conseil-grafibus • photos : Gérard Rollando • édition novembre 2014

LE TRAMWAY DANS LA VILLE

Au-delà d'un simple projet de transport, le projet de tramway entraîne un réaménagement complet des espaces publics de façade à façade et permet de revaloriser les axes empruntés.

DANS LES HAUTS-DE-SEINE

La plate-forme du tramway, réalisée par le Conseil général des Hauts-de-Seine, est généralement implantée en position centrale. Elle est bordée d'un côté par les deux voies de circulation et de l'autre par une contre-allée de desserte locale, dans laquelle la circulation s'effectue à sens unique. Cette contre-allée aménagée en zone 30 accueille un itinéraire cyclable bidirectionnel. Des places de stationnement sont préservées de chaque côté de la plate-forme pour le confort de la vie locale.
Sur la Route du Pavé Blanc, la circulation des véhicules maintenue en sens unique s'effectue ponctuellement en partage avec le tramway.

Le passage du tramway permet de mettre en valeur certains lieux majeurs.
Le carrefour Avenue de Paris / Boulevard de Stalingrad, la place du 8 Mai 1945, la place de la Division Leclerc, le parvis de l'église Saint François de Sales, la place Georges Pompidou sont requalifiés en véritables espaces publics et paysagers articulés autour des stations de tramway.
De nouveaux espaces publics sont également créés autour des stations Soleil Levant, Meudon-la-Forêt, ainsi qu'une riche promenade paysagère magnifique réservée aux piétons et aux vélos avenue de Verdun.

DANS LES YVELINES

À VÉLIZY-VILLACOUBLAY, la plate-forme du tramway est implantée sur le terre-plein central, excepté avenue Marcel Sembat où elle passe sur le côté de la chaussée, à la place d'un immeuble démoli pour les besoins du projet. Une piste pour piétons et vélos parcourt la ligne de tramway et relie les stations entre elles. Les voitures continuent de circuler de part et d'autre du terre-plein central sur une voirie entièrement reconfigurée en boulevard urbain.
Les carrefours et les places de stationnement sont réaménagés, les trottoirs sont remis à neuf. Le passage du tramway permet de redessiner l'ensemble de l'espace urbain traversé en le valorisant.
Parmi les lieux les plus emblématiques de cette revalorisation, on peut citer l'entrée de ville du côté de Vélizy 2 et le terre-plein central, entièrement reconfigurés en espaces publics et paysagers s'articulant avec les stations et la nouvelle gare routière. Ils deviennent des lieux de vie ouverts aux piétons et aux vélos.

Le tramway devient souterrain à partir de la rue Dientzenbach, en forêt de Meudon et jusqu'à son terminus Viroflay–Rive Droite.

Un tunnel de 1 600 mètres de long et de 8 mètres de diamètre environ relie 2 stations souterraines dont les quais sont implantés à environ 20 mètres de profondeur.

À VIROFLAY, les places Koenig et Stalingrad, sous lesquelles sont construites les stations souterraines, seront réaménagées dans l'esprit de leur configuration d'origine.
Le puits de ventilation et de secours du tunnel est implanté route du Pavé de Meudon.

LE CHOIX DU SOUTERRAIN
Le choix de réaliser, à Viroflay, une partie de la ligne en souterrain est dicté par les caractéristiques géographiques et urbaines qui ne permettent pas une insertion du tram en surface. De plus, il existe plusieurs bâtiments qui composent le patrimoine historique et architectural de Viroflay qu'il convient de préserver.

bdc conseil-grafibus • photos : Gérard Rollando • édition novembre 2014

LE TRAMWAY EN SOUTERRAIN

La section de tramway de 1,6 km réalisée en souterrain reliera au printemps 2016 la station Robert Wagner à Vélizy aux stations Viroflay–Rive Gauche et Rive Droite.

1,6 km
DE TUNNEL

8 m
DE DIAMÈTRE INTÉRIEUR

20 m
DE PROFONDEUR MOYENNE

En entrant à Viroflay depuis Vélizy-Villacoublay, le tramway parcourt environ 600 m en surface dans la forêt de Meudon avant d'entrer en souterrain.
Le tunnel, long de 1,6 km, creusé à 20 m de profondeur moyenne, relie deux stations souterraines, au niveau desquelles une correspondance est assurée avec les gares SNCF existantes.

LA CONSTRUCTION DU TUNNEL
Le tunnel a été creusé et construit entre mars 2013 et janvier 2014 au moyen d'un tunnelier à pression de terre. Cette technologie était **la plus adaptée** à l'hétérogénéité des couches de terrain à traverser et la plus sûre sous la surface bâtie à Viroflay.

ÉTAPES CLÉS DE CONSTRUCTION DU TUNNEL
• 10 janvier 2013 : baptême du tunnelier
Le tunnelier a été baptisé du prénom de sa jeune marraine, Nolwenn, élève d'une classe de CM2 de Viroflay, vainqueur du concours interclasses organisé pour l'occasion ;
• 25 mars 2013 : 1er tour de roue ;
• 12 octobre 2013 : arrivée dans la station souterraine Viroflay–Rive Gauche ;
• 14 janvier 2014 : arrivée dans la station Viroflay–Rive Droite, point d'achèvement de son parcours ;
• avril 2014 : évacuation complète du tunnelier.

LA CONSTRUCTION DES STATIONS SOUTERRAINES
Les travaux se déroulent en 5 grandes phases successives :
• réalisation des murs des stations en parois moulées ;
• réalisation des dalles de couverture ;
• creusement de l'intérieur des stations sous les dalles de couverture.

Les déblais sont évacués par une ouverture aménagée dans la dalle ;
• construction des structures intérieures (mezzanines, escaliers…) et des arches ;
• aménagements intérieurs, extérieurs et travaux d'équipements du système de transport.

À fin 2014, la totalité du génie civil du tunnel et des deux stations souterraines est achevée ainsi que la future plateforme du tramway. Les aménagements intérieurs et extérieurs des stations ainsi que les travaux d'équipements du système de transport se poursuivront tout au long de l'année 2015. Suivront les tests et essais du matériel roulant, puis la marche à blanc jusqu'à la mise en service prévue au printemps 2016.

bdc conseil-grafibus • photos : Gérard Rollando • édition novembre 2014

DES MODES DE DÉPLACEMENT RÉORGANISÉS

La création d'une nouvelle ligne de transport offre l'occasion de redistribuer les espaces dédiés aux différents modes de déplacement : tramway, bus, voiture, marche à pied ou vélo.

11 km
D'AMÉNAGEMENTS SPÉCIFIQUES POUR LES MODES DOUX

DAVANTAGE DE CONNECTIONS ENTRE LES TRANSPORTS EN COMMUN

Le projet de tramway Châtillon <> Viroflay permet de développer l'intermodalité : les voyageurs peuvent combiner différents moyens de transport pour effectuer leur trajet. Automobile, bus, marche à pied et vélo, les itinéraires sont pensés pour assurer une cohabitation harmonieuse des différents usages.

Le réseau bus est redéployé pour offrir des itinéraires complémentaires à la nouvelle offre de transport. Les arrêts de bus sont placés au plus près des stations. La construction d'une nouvelle gare routière de 14 quais à Vélizy-Villacoublay témoigne par exemple de cette importante restructuration.

LA VILLE À PIED ET À VÉLO

Une attention particulière est portée à l'accessibilité des espaces publics aux circulations douces et aux personnes à mobilité réduite (personnes handicapées ou âgées, voyageurs munis de bagages ou de poussettes…) :

• 11 kilomètres d'aménagements spécifiques sont créés le long du parcours et permettent de relier les stations entre elles, des stationnements pour vélos sont régulièrement implantés aux stations.

• L'ensemble des aménagements réalisés répond aux normes d'accessibilité en vigueur : installation de feux tricolores sonorisés, bandes d'éveil, abaissement des bordures de trottoir aux passages piétons, mise en place de rampes d'accès aux quais dans les stations de surface, d'escaliers mécaniques et ascenseurs dans les stations souterraines.

DES DÉPLACEMENTS FACILITÉS DANS UN ESPACE PARTAGÉ ET APAISÉ

L'insertion du tramway sur la voirie actuelle permet de redessiner l'espace public et offre l'opportunité d'en modifier l'ambiance pour en faire un ensemble plus sûr.
Plusieurs dispositifs sont mis en place en ce sens :

• continuité du cheminement piétonnier entre les stations ;
• élargissement des trottoirs ;
• multiplication des passages protégés ;
• aménagement d'îlots en milieu de chaussées pour faciliter et sécuriser la traversée des piétons.

De plus, tous les carrefours sont équipés de feux. Ils sont programmés pour rendre le tramway prioritaire, sans pour autant gêner l'écoulement du trafic.
La recherche de la sécurité des usagers, quel que soit leur mode de transport, est une priorité.

bdc conseil-grafibus • photos : Philippe Cazaban et Gérard Rollando • édition novembre 2014

LE PROJET ET SON ENVIRONNEMENT

Harmonie et esthétique sont deux exigences intégrées à la conception de la nouvelle ligne. La plate-forme et son environnement immédiat accueillent des plantations adaptées au milieu. Des matériaux de qualité sont retenus pour les bordures et l'aménagement des espaces majeurs. Le mobilier urbain et l'éclairage public sont en harmonie avec le mobilier des stations de tramway.

LES ABORDS DU TRACÉ :
LES AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS

L'accompagnement végétal développé sur le projet utilise toutes les strates végétales, arborescentes, arbustives ou herbacées pour composer des ambiances variées contemporaines. Il offre par sa présence un confort indispensable à la qualité de vie en ville. Chaque fois que cela a été possible, les arbres existants ont été conservés.

Le choix des paysagistes s'est porté sur des végétaux adaptés au milieu urbain, rustiques et peu consommateurs d'eau. Parmi les essences sélectionnées figurent des arbres évoquant les forêts comme les chênes verts, les chênes écarlates, les chênes chevelus, les frênes, les pins, les bouleaux, les peupliers, les hêtres… À leurs côtés, sont plantées des essences au développement moins important, choisies pour leurs couleurs, l'esthétique de leurs fleurs et de leur feuillage comme le prunus, le poirier de Chine ou le lilas des Indes.

2 000
ARBRES PLANTÉS LE LONG DU TRACÉ

Enfin, les sols sont recouverts de plantes vivaces créant des massifs qui ondulent, s'interrompent, reprennent et créent un rythme qui discourt avec la plate-forme. Cette diversité de plantes offre une large palette d'ambiances. Elle permet d'identifier l'espace (la place des Pins, la rue des Chênes…), de le caractériser ; chaque essence utilisée entraîne pour l'usager une façon différente d'occuper ce lieu.

Les stations et les ouvrages construits ne sont pas oubliés. Les postes électriques, dont l'insertion a été soignée, sont l'objet d'un traitement de végétalisation en toiture et/ou en façade.

De gauche à droite :
- Bouleau
- Hêtre
- Fleurs de prunus
- Pin
- Poirier de Chine
- Sorbier des oiseaux
- Chêne vert
- Lilas des Indes

L'ÉCLAIRAGE ET LE MOBILIER

Le mobilier urbain retenu, d'une grande fluidité de forme et d'un design minimaliste, a été conçu en s'inspirant du mobilier de station. Les bancs et banquettes en bois installés sur les espaces majeurs rappellent les assises des stations. Les corbeilles évoquent les parois extérieures des stations en métal, personnalisables grâce à un jeu de motifs inscrit dans la matière.

Les lanternes d'éclairage public sont équipées de réflecteurs performants et de lampes de nouvelle génération d'une grande durée de vie, assurant un meilleur rendu des couleurs avec une économie d'énergie de l'ordre de 30 % par rapport à un matériel standard. Une mise en lumière de certains espaces particuliers est également prévue.

LES MATÉRIAUX

Les matériaux utilisés dans le projet sont qualitatifs. Les bordures de trottoirs sont dans leur globalité en granit. Des dallages en pierre (granit gris perle / gris bleu, pierre calcaire) ainsi que des bétons au traitement de surface qualitatif (béton désactivé, granulats de quartz) sont mis en œuvre sur les espaces publics majeurs.

bdc conseil-grafibus • photos : Gérard Rollando • édition novembre 2014

LE MODE D'EMPLOI DE LA LIGNE

La ligne 6 du tramway francilien est en service à partir du 13 décembre 2014 sur les 19 stations en surface de son tracé, soit 12,4 km entre Châtillon et Vélizy-Villacoublay, avant la mise en service totale jusqu'à Viroflay, courant 2016.

LES HORAIRES DE SERVICE
Le Ⓣ⑥ circule 7 jours sur 7, selon une amplitude variable selon les jours :
- du lundi au jeudi : de 5 h 30 à 0 h 30,
- le vendredi, le samedi et veilles de fêtes : de 5 h 30 à 1 h 30,
- le dimanche et les jours fériés : de 6 h 30 à 0 h 30.

En semaine, l'intervalle entre deux rames est de 4 à 7 min en journée, 10 min en moyenne, le soir jusqu'à 20 h environ, et 15 à 20 min après.

Le samedi et le dimanche, les temps d'attente sont de l'ordre de 10 à 20 min.

LES TEMPS DE PARCOURS
Le Ⓣ⑥ circule à une vitesse moyenne d'environ 19 km / h, soit 1 min 30 en moyenne entre 2 stations en surface, distantes de 500 à 600 m les unes des autres.

La priorité du tramway aux carrefours sur les autres véhicules et la circulation majoritairement en voie propre assurent la régularité du service du Ⓣ⑥.

Les 19 stations en surface sont desservies en 36 min dans le sens Châtillon–Montrouge > Robert Wagner 37 min dans le sens Robert Wagner > Châtillon–Montrouge.

À terme, sur les 21 stations de la ligne, le Ⓣ⑥ effectuera son trajet en 40 min entre Châtillon–Montrouge et Viroflay–Rive Droite.

L'ACCÈS AU TRAMWAY
Chaque rame Ⓣ⑥ peut accueillir jusqu'à 252 voyageurs et compte 60 places assises dont 14 places prioritaires.

Seuls les animaux de petites taille tenus au bras ou dans un sac, et les chiens guide d'aveugles ou d'assistance à personnes handicapées sont autorisés à bord.
Les poussettes doivent être pliées dans la mesure du possible à toute heure de la journée.
En stations comme dans les rames, la circulation à bicyclette, skateboard, trottinette ou roller est interdite.

LA TARIFICATION
La ligne de tramway Ⓣ⑥ circule en zone 3 de la tarification régionale.
Les correspondances bus / tram et tram / tram sont possibles pendant 1 h 30 entre la première et la dernière validation d'un Ticket T.

La validation du titre de transport (pass ou ticket) est obligatoire et se fait à bord des rames. Un appareil valideur est installé à l'entrée de chaque porte de la rame.

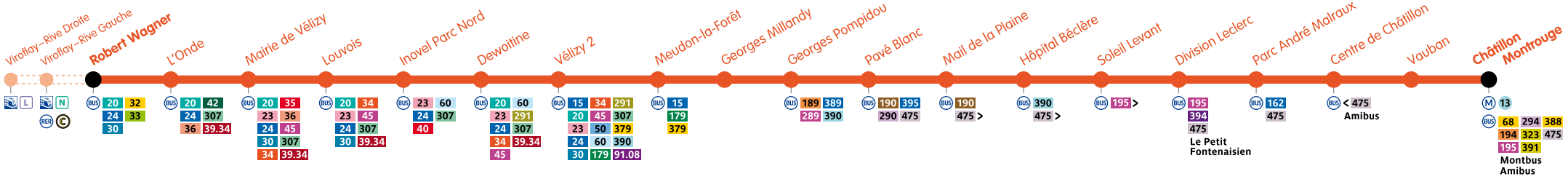
LES ÉQUIPEMENTS EN STATIONS
37 distributeurs automatiques de titres de transport à disposition sur les 19 stations en surface.
37 écrans d'informations voyageurs en temps réel (info-trafic, fréquence des rames, incidents…).
38 appareils interphones reliés au Poste de Commande de la Ligne pour le signalement d'incident.

L'ACCESSIBILITÉ
2 emplacements pour fauteuil roulant sont disponibles dans chaque rame, l'une en voiture de tête, l'autre en voiture de queue.

L'accès aux rames pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR) est facilité par la présence de rampes à faible inclinaison en bouts de quais.

Les bandes podotactiles en bordures de quais facilitent les déplacements des personnes non ou malvoyantes.

Les annonces sonores à bord et à quais complètent le dispositif d'accompagnement des malvoyants.



LES CORRESPONDANCES

Le Ⓣ⑥ est dès maintenant en correspondance avec une quarantaine de lignes de bus (dont 4 Noctilien) desservant 9 communes des Hauts-de Seine ou des Yvelines et avec la ligne Ⓜ⑬, direction St-Denis–Université à Châtillon–Montrouge.

À terme, la ligne sera en correspondance avec le Ⓡ Ⓒ à Viroflay–Rive Gauche et le Transilien à Viroflay–Rive Gauche et Viroflay–Rive Droite.

L'ouverture du Ⓣ⑥ modifie la structuration des bus entre Châtillon et Vélizy-Villacoublay. 21 lignes sont modifiées, simplifiées ou prolongées, 4 lignes sont supprimées, 3 lignes sont renforcées, 2 lignes sont créées, 2 sont fusionnées et 13 rebaptisées.

RAPPEL DES RÈGLES D'USAGE ET DE SÉCURITÉ

La fermeture des portes est annoncée par un signal sonore.
Dès qu'il retentit, il ne faut plus descendre, ni monter, ni gêner la fermeture des portes.

Lors de l'attente en station, il est conseillé de se tenir éloigné de la bordure des quais, derrière les bandes podotactiles.
Veillez à laisser descendre les voyageurs avant de monter dans la rame.

LE BON USAGE DU T6

À bord du Ⓣ⑥ comme de tous les modes de transport, les voyageurs sont tenus aux règles normales de civisme et de savoir-vivre ensemble. Chacun veillera à ne pas gêner ses voisins par un comportement inadapté, bruyant ou malpropre.

Attention au niveau sonore des conversations téléphoniques ou des appareils d'écoute de musique. Il est formellement interdit de fumer dans les rames.

Les comportements irrespectueux, injurieux ou agressifs à l'encontre des voyageurs, du conducteur et des agents sont sanctionnables.

Les souillures ou dégradations volontaires de matériel sont soumises à amendes.

LE CODE DU TRAM EN VILLE

Pour la sécurité de tous, n'oubliez pas les 6 recommandations du Ⓣ⑥.

1 Attention au tram !
une voie de tramway n'est pas loin

2 Place au tram !
il est prioritaire sur tous les véhicules

3 Plateforme interdite !
le tram ne partage pas sa voie

4 Redoublez d'attention !
un tram peut en cacher un autre

5 Respectez les feux rouges !
le tram ne s'arrête qu'en stations

6 Ouvrez l'œil !
le tram ne fait pas de bruit

bdc conseil-grafibus • photos : Gérard Rollando • édition novembre 2014

DES ÉQUIPEMENTS PERFORMANTS

Ambassadrices du tramway dans l'espace urbain, les stations sont équipées d'un mobilier entièrement nouveau, moderne et confortable.

LE MOBILIER DE STATION

Les 19 stations de surface sont équipées d'un mobilier élaboré pour le tramway par l'agence de design urbain m.a. studio, lauréate d'un concours. Dessiné et conçu pour s'adapter aux divers territoires traversés, ses formes sont souples et son style contemporain et dynamique.

L'élément architectural principal des mobiliers de station est une structure porteuse modulaire en aluminium, en verre et en bois. Cette paroi s'étend le long des quais et assure la séparation entre les espaces d'attente et l'environnement de la station.

DES ÉQUIPEMENTS PERFORMANTS POUR LES VOYAGEURS

Les stations du tramway sont toutes dotées, sur chaque quai, d'équipements pour les voyageurs :

- abris, sièges et appuis pour leur protection et leur confort ;
- distributeur de titres de transport permettant l'achat de tickets ainsi que le rechargement du pass Navigo ;

- écran d'information annonçant le temps d'attente des deux prochaines rames et les éventuels incidents de service ;
- sonorisation permettant la diffusion de messages ;
- caméras de vidéosurveillance ;
- interphone à usage des voyageurs pour les urgences ;
- tableaux d'affichage pour les plans de lignes et de quartier, les horaires…

STATIONS SOUTERRAINES : LA PERFORMANCE TECHNIQUE ALLIÉE À L'ESTHÉTIQUE

La conception des stations souterraines de Viroflay–Rive Gauche et Viroflay–Rive Droite a fait l'objet d'un concours remporté en 2006 par le groupement de maîtrise d'œuvre EGIS RAIL & Pierre Schall.
Le principe retenu est celui d'une structure formée d'arches successives, rappelant >>

les arcades présentes dans la ville de Viroflay, et de deux mezzanines qui mettent en valeur le volume des espaces. Dans les aménagements intérieurs, bois, verre et acier répondent à la structure en béton des stations et rappellent la gamme de mobilier utilisée dans les stations de surface.

Les quais des deux stations souterraines de Viroflay–Rive Gauche et Viroflay–Rive Droite sont situés à environ 20 m de profondeur. Pour accéder aux quais, les voyageurs empruntent des escaliers fixes et mécaniques et transitent par les mezzanines intermédiaires aménagées pour garantir fluidité et transparence des espaces. Des ascenseurs assurent l'accès aux stations pour les personnes à mobilité réduite.

Station souterraine Viroflay–Rive Gauche

Station souterraine Viroflay–Rive Droite

bdc conseil-grafibus • photos : Gérard Rollando • images de synthèse : Artefacto • édition novembre 2014

L'EXIGENCE DU CONFORT

Élément clé du projet, le matériel roulant a été choisi pour sa faible emprise sur l'espace public, sa performance technique, la sécurité de sa circulation et le confort apporté aux voyageurs. Lumineuses et conçues pour faciliter les déplacements à l'intérieur, les rames de la ligne sont accessibles à tous les usagers, dont les personnes à mobilité réduite.

28 rames

CHAQUE RAME COMPORTE SIX VOITURES ENTIÈREMENT COMMUNICANTES (TRANSLOHR MODÈLE STE6)

46 m

DE LONG, 2,20 M DE LARGE ET 2,89 M DE HAUTEUR (HORS PANTOGRAPHE)

UN MATÉRIEL ROULANT SUR PNEU DE GABARIT RÉDUIT

Le matériel roulant de la ligne Châtillon <> Viroflay est un tramway sur pneu guidé par un rail central, du modèle Translohr STE6 fourni par la société alsacienne LOHR Industrie.

Le choix de ce matériel présente plusieurs avantages :

• Grâce aux deux cabines d'extrémité, aucune boucle de retournement n'est nécessaire en fin de ligne, ce qui réduit l'impact foncier et urbain du terminus de Châtillon–Montrouge, et le volume d'ouvrage souterrain à réaliser à Viroflay–Rive Droite.

• Le gabarit réduit du matériel retenu permet également de limiter l'ampleur des travaux d'ouvrages d'art sur le projet : ainsi, les dimensions de la portion de ligne en tunnel entre Vélizy-Villacoublay et Viroflay sont directement adaptées à celles du tramway avec lequel s'effectuera l'exploitation.

• La structure en aluminium et matériaux composites du véhicule conduit à un gain de poids. L'impact des travaux d'adaptation à réaliser sur les ouvrages de franchissement existants (pont sur la RD 2 à Clamart, pont sur la RN 118 à Vélizy-Villacoublay) s'en trouve réduit d'autant.

Le tramway, alimenté en électricité par une ligne aérienne de contact, roule à une vitesse commerciale de 20 km / h. Sa conduite se fait à vue par le conducteur depuis les cabines de conduite situées à chaque extrémité des rames.

L'EXIGENCE DU CONFORT ET DE L'ACCESSIBILITÉ POUR TOUS

Le matériel roulant Translohr STE6 possède également toutes les caractéristiques d'un tramway moderne :

• Le plancher bas intégral garantit l'accessibilité à tous depuis les quais. Le design donne une part importante aux vitrages, offrant ainsi une vision large et dégagée sur l'environnement urbain et permettant l'arrivée de la lumière naturelle à l'intérieur du véhicule.

• À bord des rames, le confort des voyageurs sera assuré par la régulation de la température avec une climatisation adaptée, par l'information dynamique embarquée (annonces sonores et lumineuses) et par la possibilité de circuler d'un bout à l'autre de la rame, ce qui facilite la bonne répartition des voyageurs dans l'espace disponible.

Le tramway est équipé d'un dispositif de vidéosurveillance. La validation des titres de transport est réalisée à bord des véhicules.

252

PASSAGERS PAR RAME DONT 60 PLACES ASSISES

TRAMWAY SUR PNEU : LA SOLUTION APPROPRIÉE

Les caractéristiques d'insertion du tracé entre Châtillon et Viroflay ont conduit à sélectionner un système de tramway sur pneu au gabarit réduit guidé par un rail central. En effet, la ligne comprend à la fois la traversée d'un tissu urbain dense sur près de la moitié de son itinéraire, des pentes importantes dans les secteurs de Châtillon et de Viroflay, et ponctuellement, des courbes marquées de faible rayon.

Au regard de ces contraintes géographiques du parcours, un tramway guidé sur pneu se révèle être la solution appropriée :

• En ligne droite mais surtout dans les courbes, l'emprise de plate-forme du matériel roulant, à gabarit étroit, assure une bonne insertion du tramway tout en permettant le maintien de la circulation automobile, l'amélioration des cheminements piétons et la création d'itinéraires cyclables.

• Le roulement sur pneus confère une capacité d'adhérence élevée au véhicule, permettant un franchissement des pentes plus aisé.

Le matériel roulant retenu possède également de bonnes performances en matière d'accélération et de décélération.

Après les villes de Clermont-Ferrand et de Padoue (en Italie), la ligne de tramway T5, entre Saint-Denis et Garges–Sarcelles, est sur pneus.

L'EXPLOITATION DE LA LIGNE

La qualité technique de la nouvelle ligne est garantie par des aménagements et des équipements performants. C'est depuis le site de maintenance et de remisage de Vélizy-Villacoublay, destiné à l'entretien et au garage des rames, qu'est assurée la régulation de la circulation.

LES FONCTIONS DU SITE DE MAINTENANCE ET DE REMISAGE

À Vélizy-Villacoublay, sur une parcelle de 2,5 hectares au sud de l'A 86, des installations construites spécialement pour le tramway Châtillon <> Viroflay abritent l'aire de remisage ainsi que l'atelier de maintenance des 28 rames de la ligne. Ce site est dimensionné pour recevoir jusqu'à 32 rames, dans la perspective d'une augmentation de l'offre de transport de la ligne.

Outre les positions de garage des rames, le site comprend :

- des ateliers de maintenance ;
- un local de lavage des rames ;
- des locaux administratifs pour le personnel dédié à la maintenance et à l'exploitation de la ligne ;
- le poste de commande de la ligne assurant la régulation de la circulation des rames ;
- un poste de redressement destiné à la transformation de l'énergie électrique indispensable à l'alimentation des rames de tramway sur le site.

15 M€ / AN

COÛT ESTIMÉ POUR L'EXPLOITATION DU TRAMWAY, FINANCÉ À 100 % PAR LE STIF

LES POSTES DE REDRESSEMENT

Les postes de redressement permettent de transformer le courant alternatif, fourni par EDF, en courant continu à 750 volts nécessaire pour l'alimentation en énergie du tramway.

Plus de 240 postes de redressement sont présents sur les réseaux Métro, RER et Tramway existants dans Paris et dans la banlieue. Le nombre et l'implantation des postes de redressement dépendent des caractéristiques du matériel roulant, de la configuration de la ligne et de son mode d'exploitation.

Pour le tramway, 11 postes sont nécessaires (dont 1 situé dans le site de maintenance et de remisage de Vélizy-Villacoublay).

Ces installations répondent à des normes très strictes de sécurité et de protection de l'environnement. Ils sont insérés dans

les gares, dans des immeubles, ou encore dans des bâtiments spécifiques faisant l'objet d'un traitement architectural assurant une très bonne insertion urbaine.
Ils ne représentent aucun danger pour les riverains.

Les travaux de construction des postes de redressement se déroulent en parallèle des travaux d'aménagement urbain et de construction de la plate-forme. Si dans leur majorité, il s'agit de constructions individuelles ad hoc, trois d'entre eux sont intégrés à des opérations immobilières. Leur construction et leur équipement permettent la circulation des rames pour les essais depuis 2013.

bdc conseil-grafibus • photos : Gérard Rollando • images de synthèse : Artefacto • édition novembre 2014

L'ÉTAT S'ENGAGE POUR DÉVELOPPER LES TRANSPORTS COLLECTIFS EN ÎLE-DE-FRANCE

PRÉFET DE LA RÉGION D'ILE-DE-FRANCE

Pour préparer la ville durable de demain et offrir aux habitants de l'Île-de-France une alternative à l'usage de l'automobile, il est indispensable de construire un réseau de transports collectifs de banlieue à banlieue performant. La création du T6, que l'État cofinance à hauteur de 61,63 millions d'euros, répond à une forte demande de déplacements en rocade et participe donc de cette démarche.

Il s'agit, pour l'essentiel, de mettre en accord le système de transport avec les dynamiques territoriales, afin de répondre aux besoins des Franciliens et aux grands enjeux d'aménagement de l'Île-de-France.

Pour ce faire, l'État :

- développe un réseau destiné à relier les grands pôles franciliens entre eux et au centre de l'agglomération dans le cadre de la loi n°2010–597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris ;
- accompagne les projets de transports collectifs tels que l'extension du RER E « Eole » à l'ouest, l'amélioration du service des RER A, B, C et D, le prolongement des lignes de métro en petite couronne, la mise en service de nouveaux tramways ou de transports en commun en site propre.

Cet engagement fort de l'État est un des éléments majeurs qui a conduit, en janvier 2011, à la signature d'un accord historique avec la Région sur l'avenir des transports de la Région Capitale.

bdc conseil-grafibus • photos : DREIF / Gauthier / Gobry / DRIEA Jean-Marie GOBRY • édition novembre 2014

LA RÉGION ÎLE-DE-FRANCE SE MOBILISE POUR VOS TRANSPORTS

Premier financeur du développement des transports en commun en Île-de-France, la Région investit chaque année près de 1,5 milliard d'euros pour améliorer la mobilité des Franciliens.

Les transports sont un élément fondamental de la qualité de vie des Franciliens. Ils constituent également une pièce maîtresse de l'aménagement du territoire. La Région agit quotidiennement pour leur développement avec **une priorité : améliorer les liaisons de banlieue à banlieue.** C'est pourquoi elle assume à elle seule 50 % des coûts de construction du T6 (190,5 M€ sur 384 M€).

Afin d'**accélérer le développement des transports** au service des Franciliens, la Région a également adopté dès juin 2009 **un plan de mobilisation très ambitieux,** pour réaliser d'ici 2020 tous les projets indispensables au développement de l'Île-de-France : modernisation des RER, amélioration de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14, création d'une rocade ferrée en grande couronne (les tangentielles).

Ce plan de mobilisation a été complété en mars 2013 par le lancement officiel du Nouveau Grand Paris et son projet phare : le Grand Paris Express, une rocade de métro automatique de plus de 200 km en première couronne.

Au total, ce sont plus de 60 projets qui sont contenus dans ces plans de modernisation des transports en Île-de-France, dont plus d'une quarantaine qui sont déjà lancés.

Le T3, l'un des neuf tramways en cours de création ou de prolongement en Île-de-France

bdc conseil-grafibus • photo : Bruno Marguerite / RATP • édition novembre 2014

LES HAUTS-DE-SEINE, UN DÉPARTEMENT EN MOUVEMENT

hauts-de-seine LE DÉPARTEMENT

En facilitant les déplacements sur son territoire et en développant des infrastructures qui stimulent le développement économique, le Conseil général des Hauts-de-Seine poursuit son engagement en faveur de la mobilité, bien au-delà de ses compétences légales.

76,43
MILLIONS D'EUROS
C'EST LE FINANCEMENT DU CONSEIL GÉNÉRAL DANS LA CRÉATION DU T6 (SOIT 20 % DU COÛT TOTAL)

34,5
MILLIONS D'EUROS
C'EST LE BUDGET CONSACRÉ AUX INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS EN COMMUN EN 2014

95,2
MILLIONS D'EUROS
C'EST LA PARTICIPATION DU DÉPARTEMENT AU BUDGET DE FONCTIONNEMENT DU SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ÎLE-DE-FRANCE EN 2014

À l'heure actuelle, avec les infrastructures existantes, près de 37 % de la population et 33 % des sites d'emplois des Alto-Séquanais ne sont pas desservis par les transports en commun du réseau lourd. Face à ces inégalités d'accès aux transports et à la saturation de plusieurs lignes, le Conseil général des Hauts-de-Seine a décidé de mobiliser des moyens importants sur les opérations suivantes :

- 264,36 millions d'euros investis par le Département, dans le cadre des contrats de projet État - Région 2000 - 2006 et 2007 - 2013 ;
- 134,22 millions d'euros investis par le Département, dans le cadre du contrat particulier Région - Département 2009 - 2014 révisé (soit 60 % de l'investissement total).

À ce jour, **quatre grands projets** de transports ont ainsi été **livrés :**

- juin 2008, le prolongement du métro 13 à Asnières – Gennevilliers – Les Courtilles ;
- novembre 2009, le prolongement du tramway T2 à la Porte de Versailles ;
- novembre 2012, le prolongement du tramway T1 à Asnières – Gennevilliers – Les Courtilles et du tramway T2 au pont de Bezons ;
- mars 2014, le prolongement du métro 4 de la porte d'Orléans à la mairie de Montrouge.

Le T1 à la station « Le Luth »

Et **cinq grands projets** de transports sont **en cours :**

- le prolongement du tramway T1 d'Asnières – Gennevilliers – Les Courtilles au tramway T2 à Colombes dont l'enquête publique a été menée en septembre et octobre 2014 ;
- la création du tramway T10 Antony – Clamart dont la concertation préalable s'est tenue en 2013 ;
- le prolongement du tramway T1 au tramway T2 à Rueil-Malmaison ;
- le prolongement du métro 4 de la mairie de Montrouge à Bagneux dont la mise en service est attendue fin 2020 ;
- la création du pôle multimodal de Nanterre – Université.

Des aménagements très importants sont également réalisés en faveur des transports en commun sur les voiries départementales empruntées par les autobus 323 et 126, à titre d'exemple.

Prolongement de la ligne 4 à Montrouge

Par ailleurs, le Conseil général des Hauts-de-Seine travaille au développement des circulations douces ainsi qu'à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite par la mise aux normes des arrêts de bus.
D'autres équipements structurants visent à améliorer l'accessibilité de nos territoires comme la réalisation :

- de l'échangeur entre l'autoroute A 86 et la RD 67 à Châtenay-Malabry, livré en mars 2013 ;

Le futur pôle multimodal de Nanterre – Université

Prolongement du T2 de La Défense à Bezons

- du boulevard urbain sur la RD 920 d'Antony à Bourg-la-Reine en cours d'aménagement (lancement des derniers chantiers en 2017).

Enfin, un grand projet de vie voit peu à peu le jour : l'aménagement des berges de Seine consistant à sécuriser les voies routières et à désengorger le trafic tout en ouvrant aux piétons et aux cyclistes une promenade continue de 33 km le long du fleuve. Il sera complété par la refonte totale du système d'échange au niveau de la Manufacture de Sèvres.
D'autres projets suivront ensuite comme la requalification de la RD 1 à Boulogne-Billancourt et Clichy-la-Garenne.

bdc conseil-grafibus • photos : © CG92 / J.L. Dolmaire et O. Ravoire • édition novembre 2014

LE CONSEIL GÉNÉRAL DES YVELINES MOBILISÉ POUR LES TRANSPORTS ET LA MOBILITÉ DURABLE

Yvelines
Conseil général

Dans les Yvelines, l'une des priorités du département est de soutenir la réalisation de nouvelles infrastructures de transports en commun, pour répondre au besoin croissant de mobilité des Yvelinois et pour relier entre eux les grands pôles d'emplois et d'habitats.

5,4 M

DE DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS EFFECTUÉS PAR LES YVELINOIS EN GRANDE COURONNE
- **54 % SONT EFFECTUÉS EN VOITURE**
- **77 % SONT INTERNES AUX YVELINES**

52,8 M€

C'EST LE FINANCEMENT APPORTÉ PAR LE DÉPARTEMENT POUR LE T6 (SOIT 13 % DU COÛT TOTAL)

33 M€

C'EST LE BUDGET CONSACRÉ PAR LE DÉPARTEMENT AU FONCTIONNEMENT DES TRANSPORTS EN COMMUN

Pour relever ce grand défi, le Conseil général a adopté en 2007 un schéma des déplacements qui sert de guide à sa politique jusqu'à l'horizon 2020.

Pour accompagner le développement des Yvelines, le Conseil général s'est fortement engagé sur 2 grands projets d'infrastructures de transports en commun :
- Le tramway Châtillon <> Viroflay en correspondance avec le métro et les lignes RER et SNCF : essentiel pour l'attractivité économique d'INOVEL PARC à Vélizy-Villacoublay, 2e zone d'activité des Yvelines avec plus de 40 000 emplois, ce projet va améliorer considérablement la desserte de ce territoire en fort développement.
- Le tram – train (Tangentielle Ouest) Saint-Cyr / Saint-Germain / Poissy / Achères : financé par le Conseil général des Yvelines à hauteur de 40 millions d'euros, à parité avec la Région Île-de-France, il permettra de réduire les temps de déplacements entre le nord et le sud des Yvelines.

Il soutient par ailleurs :
- Le prolongement d'Eole (RER E) entre Paris et Mantes-la-Jolie en passant par La Défense : très attendu, ce projet soutenu par le Conseil général permettra d'offrir une desserte améliorée et renforcée en transports en commun de la vallée de Seine, appelée à se développer dans le cadre de l'Opération d'Intérêt National Seine-Aval.
- Le réseau de transport du Grand Paris et, notamment, la réalisation d'un métro automatique léger d'Orly à Versailles.

Le Conseil général mène également une politique volontariste pour améliorer l'intégration des transports en commun sur son réseau routier départemental : mise en accessibilité et sécurisation des arrêts de bus desservis par le réseau structurant Mobilien ; programme d'étude pour la résorption des points de circulation difficile pour les bus. Ces actions ont pour objectif d'offrir à court terme une alternative efficace à la voiture grâce à un réseau de transport en commun routier plus attractif pour les voyageurs, en proposant au plus grand nombre un service de transport en commun rapide, fréquent, et régulier.
Par ailleurs, il apporte aux collectivités locales un soutien financier, notamment pour la réalisation de gares routières et de parcs relais, afin de faciliter le report modal de la voiture au bus ou au train, et pour le développement des services de transport à la demande, afin de prendre en compte tous les besoins de mobilité y compris dans les territoires ruraux.

Il s'est par ailleurs fortement engagé dans le développement des aménagements cyclables, tant en aidant les communes qu'en aménageant les routes départementales. Ainsi, ce sont 850 km d'aménagements cyclables qui sont aujourd'hui accessibles aux usagers. Le schéma départemental des vélos routes voies vertes adopté en juin 2010 programme d'assurer la continuité d'un réseau de 500 km.

850 km

D'AMÉNAGEMENTS CYCLABLES RÉALISÉS DANS LES YVELINES DONT 250 KM LE LONG DES ROUTES DÉPARTEMENTALES

bdc conseil-grafibus • photos : Conseil général 78, D. Eskenazi, Hunter et Gérard Rollando • édition novembre 2014

RATP, LA COMPÉTENCE AU SERVICE DE LA MOBILITÉ

En Île-de-France, la RATP assure quotidiennement la mobilité de plus de 12 millions de personnes. Associée depuis toujours au métro parisien centenaire, la RATP démontre chaque jour sa capacité à exploiter, développer, moderniser et maintenir un des réseaux multimodaux (bus, métro, RER, tramway) les plus denses et les plus importants du monde.

Les enjeux de la RATP :
• offrir un service public de transport performant, améliorer sans cesse la qualité des prestations ;
• se moderniser et se développer pour s'adapter aux besoins croissants de déplacement, particulièrement en banlieue ;
• améliorer ses résultats économiques pour conduire un programme soutenu d'investissements ;
• s'inscrire dans une démarche de développement durable : économies d'énergie, écoconception de bâtiments, dispositifs de recyclage, transition énergétique des bus.

En partenariat avec l'État, la Région Île-de-France, le STIF et les collectivités locales, la RATP travaille actuellement sur une vingtaine de nouveaux projets d'infrastructure, inscrits au Contrat de Plan 2000 - 2006 et au Contrat de Projets 2007 - 2013.

L'achèvement des nombreux chantiers de prolongement et de nouvelles lignes de tramway en cours portera le réseau francilien à plus de 100 km de lignes.

bdc conseil-grafibus • photos : Photothèque RATP • édition novembre 2014

LE STIF IMAGINE, ORGANISE ET FINANCE LES TRANSPORTS PUBLICS POUR TOUS LES FRANCILIENS

LE RÔLE DU STIF

Au cœur du réseau de transports d'Île-de-France, **le STIF fédère tous les acteurs** (voyageurs, élus, constructeurs, transporteurs, gestionnaires d'infrastructures, …), **investit et innove** pour améliorer le service rendu aux voyageurs.

Il **décide et pilote** les projets de développement des réseaux et de modernisation de tous les transports, dont il confie l'exploitation à des transporteurs.

ÉTENDRE ET MODERNISER LE RÉSEAU DE TRANSPORTS EN COMMUN

Les projets d'extension et les créations de nouvelles lignes sont étudiés par le STIF sous tous leurs aspects : nombre de personnes et d'emplois concernés maintenant et dans l'avenir, faisabilité technique, coûts des investissements et de fonctionnement, délais de réalisation, complémentarité avec le réseau existant…

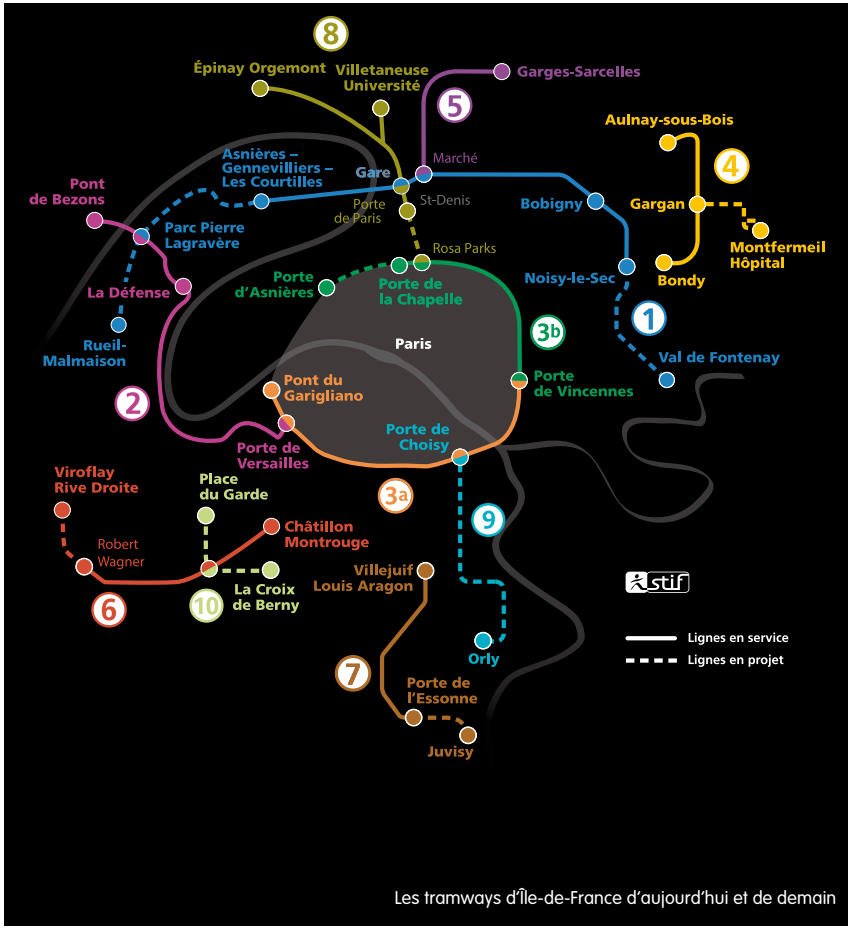
Le STIF pilote ensuite le projet dans sa globalité et en valide chacune des étapes : études de faisabilité, enquêtes publiques, coordination entre les acteurs, maîtrise d'ouvrage, réalisation des travaux, suivi de l'équilibre financier du projet, mise en service et exploitation.

L'ensemble des projets pilotés par le STIF s'inscrit dans le cadre du Nouveau Grand Paris, un ambitieux projet qui articule de manière cohérente les besoins de modernisation et d'extension du réseau existant.

LE TRAMWAY T6 MARQUE UNE ÉTAPE SUPPLÉMENTAIRE DANS LA CONSTITUTION DU RÉSEAU DES TRAMWAYS EN ÎLE-DE-FRANCE

Avec 21 stations réparties sur près de 14 km (dont 1,6 km de tunnel), la ligne T6 reliera l'actuel terminus de la ligne 13 du Métro Châtillon–Montrouge aux deux gares Transilien de Viroflay–Rive Gauche et Viroflay–Rive Droite. La mise en service partielle jusqu'à Robert Wagner aura lieu le 13 décembre 2014.

Pour la ligne T6, le STIF, qui assure le pilotage de l'ensemble de l'opération en tant qu'Autorité organisatrice, a organisé la maîtrise d'ouvrage : les départements des Hauts-de-Seine et des Yvelines sont les maîtres d'ouvrage pour les études et travaux d'infrastructures, voirie et plate-forme, la RATP est maître d'ouvrage du système de transport et exploitant de la ligne.



Les tramways d'Île-de-France d'aujourd'hui et de demain

Le STIF, la Région Île-de-France, la Ville de Paris, les Conseils généraux de Seine-et-Marne, des Yvelines, de l'Essonne, des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis, du Val-de-Marne, du Val-d'Oise ainsi que l'État ont investi massivement dans le réseau tramway. Le réseau s'enrichit de 2 lignes en 2014 (T6 et T8), puis progressivement de 2 nouvelles lignes (T9, T10) et 5 prolongements supplémentaires : T1 à l'est et à l'ouest (en deux phases), T3, T4 et T7.
À la mise en service des T9 et T10, plus d'1 million de voyageurs utiliseront les 10 lignes tramway. Sur 123 kilomètres, 320 rames leurs permettront d'accéder à 57 villes desservies par 276 stations.

8 lignes
DE TRAMWAY, DESSERVANT 45 VILLES SERONT EN SERVICE EN 2014 DANS TOUTE L'ÎLE-DE-FRANCE